

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pelo interessado em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador 00065.138419/2013-10 referente aos autos de infração discriminados na tabela 1 acima que dispõe os marcos relevantes para o trâmite e a regularidade processual. Os AI, de numeração e capitulação em epígrafe, deram início ao presente feito ao descrever:

(...)

Descrição da ocorrência: Falta de preenchimento de diário de bordo.

HISTÓRICO: Durante inspeção periódica na empresa Aviação Agrícola Otoboni Ltda., observou-se que o diário de bordo da aeronave [...] não possuía o seu preenchimento completo, faltando dados de local de decolagem, local de destino, combustível e natureza do voo, para a data acima especificada. A falta de preenchimento destes campos constitui infração ao artigo 172 do CBAer, bem com as instruções contidas na IAC 3151.

Capitulação: Art. 302, inciso III, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986

1.2. A fiscalização, no Relatório de Fiscalização (RF) nº 159/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP, descreveu as circunstâncias da constatação das infrações e reiterou a descrição das ocorrências que motivaram a decisão pela lavratura dos presentes AI. Anexou ainda documentos que consubstanciam as práticas infracionais, conforme transcrição a seguir:

DESCRIÇÃO

Visando atender o despacho 422/2013/GVAG, após a declaração de nulidade dos processos 60800.001374/2011-10, 60800.001376/2011-17, 60800.001368/2011-62 e 60800.001371/2011-86, segue relatório para subsidiar as infrações abaixo observadas no dia 19 de agosto de 2010, durante inspeção periódica na empresa Aviação Agrícola Otoboni Ltda.

Os diários de bordo das aeronaves PR-EDU, PT-UEL, PT-WDX e PT-GDH, operadas pela empresa na época dos fatos, apresentavam diversos voos com seus registros incompletos, conforme tabela e registros fotocopiados elencados nos anexos.

Nestes registros, não são observadas informações como **horários, local de decolagem, local de destino e combustível abastecido**.

A falta destes dados nos **96 voos** relacionados implicam em descumprimento do artigo 172 do CBAer, bem como as instruções contidas na IAC 3151.

CBAer.

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar **para cada voo a data**, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), **os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada**, incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral. **(grifos nossos)**.

Assim sendo, as violações acima descritas devem ser enquadradas nas alíneas dos incisos do artigo 302 do CBA, considerando-se o tipo infracional. Observa-se que o inciso III se reporta às infrações imputadas aos permissionários ou concessionários, como no caso em tela. Assim dispõe, *in verbis*, a alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA (sic):

CBAer

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves

(...)

(grifos nossos)

Como vemos, a parte final da alínea "e" é clara ao determinar que um operador de aeronave comete infração às normas operacionais, como no caso em tela, tendo em vista de que com a anotação no Diário de Bordo das etapas efetivamente voadas por uma aeronave, a fiscalização pode controlar, entre outras coisas, a jornada de trabalho da tripulação e o período de revisão de equipamentos, tendo assim, relação direta com a segurança de voo.

(...)

1.3. Constam dos anexos: tabela com a compilação das páginas com campos não preenchidos dos Diários de Bordo das aeronaves e páginas dos Diários de Bordo das aeronaves PT-GDH, PT-WDX, PT-UEL e PR-EDU.

1.4. O interessado foi devidamente notificado da lavratura dos autos de infração em 04/10/2013 por meio do Ofício nº 27/2013/SEPIR/SSO-RJ/ANAC (fls. 09/11 do volume SEI 0078170), conforme faz prova o Aviso de Recebimento acostado à fl. 13 do volume SEI 0078170.

1.5. Por meio de Termo de Decurso de Prazo foi certificado que a parte Autuada, apesar de ter tomado ciência da infração que lhe foi imputada, não apresentou Defesa no prazo de 20 dias.

1.6. O setor competente, em decisão de 03/02/2014, informou que apesar de devidamente identificada no seu endereço correto a parte interessada não se manifestou no prazo legal, tendo sido emitido Termo de Decurso de Prazo. Foi informado, ainda, que garantido o direito de defesa, com fulcro no inciso LV, artigo 5º, da Constituição da República, e o acesso irrestrito aos autos, a parte interessada pode ser manifestar com total liberdade, porém manteve-se silente, mesmo após regular notificação. Foram considerado atendidos, portanto, os princípios do contraditório e da ampla defesa, com fulcro no inciso LV, artigo 5º, da Constituição da República.

1.7. Foram convalidados vícios acerca das datas apontadas: no Auto de Infração nº 11278/2013/SSO, considerando-se como correta a apontada no registro de voo da aeronave PT-GDH, página 34, linha 02, dia 05/03/2009; e no Auto de Infração nº 11354/2013/SSO, considerando-se como correta a data de 29/08/2009, apontada no registro de voo da aeronave PR-EDU, página 06, linha 04, ambos com fundamento no inciso VI, do §1º, do art. 7º da Instrução Normativa nº 08/2008 e art. 55 da Lei nº 9.784/1999.

1.8. Considerou, por fim, a decisão em primeira instância, ter havido violação à legislação vigente, em especial ao artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA, por irregularidades descritas em cada um dos 96 (noventa e seis) Autos de Infração. A multa foi aplicada em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), com espeque no Anexo II, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, para cada uma das infrações descritas nos 96 (noventa e seis) Autos de Infração, totalizando o valor de R\$ 384.000,00 (trezentos e oitenta e quatro mil reais).

1.9. O interessado foi notificado a respeito da Decisão de Primeira Instância em 17/02/2014, conforme demonstrado em AR (fl. 35 do volume SEI 0078170), tendo apresentado Recursos

1.10. Em seus Recursos, alega manifestação dentro do prazo legal e a indevida certificação do decurso de prazo.

1.11. Alega que, ao contrário do que consta da decisão em primeira instância, apresentou manifestação em tempo hábil, momento em que informa que questionou os termos constantes no Auto de Infração. Para comprovar o alegado, anexa AR com postagem de 22/10/2013, portanto, dentro dos 20 dias estabelecidos para oferecimento de defesa quanto à notificação recebida em 04/10/2013. Assim, argumenta que a decisão prolatada não pode ser mantida, em respeito e observância ao artigo 52, inciso LV da Constituição Federal que preceitua: "LV — aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes". Nestes termos, protesta pela anulação da decisão, com formalização de novo julgamento que inclua os motivos e teses suscitados pela defesa.

1.12. No Recurso contido no processo 00065.138386/2013-08, referente ao Auto de Infração nº 11323/2013/SSO, alega a nulidade do referido Auto de Infração, informando que se verifica que a data da ocorrência inexistente nos registros constantes no Diário de Bordo da aeronave PT-UEL. Dispõe que conforme cópia anexada, resta comprovado que não há registro de atividades aéreas no dia 05 de outubro de 2010, motivo que considera que enseja a nulidade do Auto lavrado.

1.13. No Recurso contido no processo 00065.138401/2013-18, referente ao Auto de Infração nº 11324/2013/SSO, alega a nulidade do referido Auto de Infração, informando que se verifica que a data da ocorrência inexistente nos registros constantes no Diário de Bordo da aeronave PT-UEL. Dispõe que conforme cópia anexada, resta comprovado que não há registro de atividades aéreas no dia 06 de outubro de 2010, motivo que considera que enseja a nulidade do Auto lavrado.

1.14. No Recurso contido no processo 00065.138398/2013-24, referente ao Auto de Infração nº 11325/2013/SSO, alega a nulidade do referido Auto de Infração, informando que se verifica que a data da ocorrência inexistiu nos registros constantes no Diário de Bordo da aeronave PT-UEL. Dispõe que conforme cópia anexada, resta comprovado que não há registro de atividades aéreas no dia 07 de outubro de 2010, motivo que considera que enseja a nulidade do Auto lavrado.

1.15. o Recurso contido no processo 00065.138402/2013-54, referente ao Auto de Infração nº 11326/2013/SSO, alega a nulidade do referido Auto de Infração, informando que se verifica que a data da ocorrência inexistiu nos registros constantes no Diário de Bordo da aeronave PT-UEL. Dispõe que conforme cópia anexada, resta comprovado que não há registro de atividades aéreas no dia 08 de outubro de 2010, motivo que considera que enseja a nulidade do Auto lavrado.

1.16. No Recurso contido no processo 00065.138408/2013-21, referente ao Auto de Infração nº 11327/2013/SSO, alega a nulidade do referido Auto de Infração, informando que se verifica que a data da ocorrência inexistiu nos registros constantes no Diário de Bordo da aeronave PT-UEL. Dispõe que conforme cópia anexada, resta comprovado que não há registro de atividades aéreas no dia 15 de outubro de 2010, motivo que considera que enseja a nulidade do Auto lavrado.

1.17. No Recurso contido no processo 00065.138411/2013-45, referente ao Auto de Infração nº 11328/2013/SSO, alega a nulidade do referido Auto de Infração, informando que se verifica que a data da ocorrência inexistiu nos registros constantes no Diário de Bordo da aeronave PT-UEL. Dispõe que conforme cópia anexada, resta comprovado que não há registro de atividades aéreas no dia 18 de outubro de 2010, motivo que considera que enseja a nulidade do Auto lavrado.

1.18. No Recurso contido no processo 00065.138415/2013-23, referente ao Auto de Infração nº 11329/2013/SSO, alega a nulidade do referido Auto de Infração, informando que se verifica que a data da ocorrência inexistiu nos registros constantes no Diário de Bordo da aeronave PT-UEL. Dispõe que conforme cópia anexada, resta comprovado que não há registro de atividades aéreas no dia 19 de outubro de 2010, motivo que considera que enseja a nulidade do Auto lavrado.

1.19. No Recurso contido no processo 00065.138413/2013-34, referente ao Auto de Infração nº 11330/2013/SSO, alega a nulidade do referido Auto de Infração, informando que se verifica que a data da ocorrência inexistiu nos registros constantes no Diário de Bordo da aeronave PT-UEL. Dispõe que conforme cópia anexada, resta comprovado que não há registro de atividades aéreas no dia 20 de outubro de 2010, motivo que considera que enseja a nulidade do Auto lavrado.

1.20. Quanto aos fatos e fundamentos alega a ocorrência de *bis in idem* nas autuações promovidas. Alega que todos os Autos de Infração possuem a mesma capitulação, sendo ela o art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565/86. Afirma que faz-se repetitivo também o histórico das autuações, que apontam sempre como causa a ausência de determinados preenchimentos no Diário de Bordo de quatro aeronaves.

1.21. Esclarece que não se trata de diversas infrações distintas que foram desmembradas em dezenas de Autos de Infração. Afirma que trata-se de uma única conduta tipificada que fora reiteradamente aplicada na produção de uma série de Autos de Infração, provocando a repetição da pena de multa sob a ótica de um único fato gerador, atentando contra o princípio do *non bis in idem*.

1.22. Informa que no momento da diligência realizada pela Superintendência de Segurança Operacional - SSO para emissão da Certificação de Operação Agrícola (COA), foi constatado o preenchimento indevido dos Diários de Bordo de quatro aeronaves e, tratando-se de uma única conduta irregular, não mais que quatro Autos de Infração poderiam ser produzidos.

1.23. Alega que em uma única inspeção criar um Auto de Infração para cada dia de preenchimento equivocado dos Diários de Bordo, com base sempre na mesma falha praticada, é *bis in idem*, prática contrária a princípios constitucionais de legalidade e proporcionalidade. Afirma que uma primeira sanção já foi sofrida e não se pode aplicar outra pelo mesmo fato, partindo do mesmo momento de apuração.

1.24. Requer o reconhecimento da produção indevida da série de Autos de Infração apresentada, cuja nulidade é esperada, devendo ser lavrado quatro novos Autos de Infração em respeito aos princípios constitucionais que norteiam o uso do poder de polícia pela Administração Pública. Considera que não é razoável que a interpretação do artigo 10 da Resolução nº 25/2008 receba a dimensão dada no presente caso, ainda mais quando afirma que o texto remete à interpretação diversa. Argumenta que realizando uma interpretação teleológica do artigo, com atenção à hermenêutica exigida pela estrutura constitucional que nos rege, não parece que o artigo em pauta tenha sido produzido para gerar dezenas de Autos de Infração decorrentes de um mesmo fato gerador, na situação em tela, o incorreto preenchimento do Diário de Bordo das Aeronaves. Afirma que sua intenção aparenta ser discriminar em autos apartados infrações com causas diversas levantadas na realização de uma inspeção, o que promoveria a facilitação do contraditório garantido ao autuado. Considera que a produção de um emaranhado de Auto de Infração com mesma capitulação e mesmo histórico parece ser uma interpretação equivocada da finalidade desejada na Resolução mencionada.

1.25. Aduz a mudança de conduta após orientação da SSO, informando que após inspeção da Superintendência de Segurança Operacional, a Empresa Aviação Agrícola Ottoboni Ltda readequou o preenchimento dos Diários de Bordo, atendendo com correção a forma prevista e exigida pelo referido órgão. Informa que essa mudança de postura decorreu das orientações prestadas pelo órgão em destaque, alegando que tal mudança não seria tão tardia caso inspeções anteriores tivessem alertado sobre o preenchimento incorreto dos Diários de Bordo. Dispõe que não se trata de se eximir do conhecimento da Lei para justificar um erro, que trata-se de alçar um meio para evidenciar seu interesse em cumprir com o legalmente determinado, inexistindo má-fé na prática dos atos administrativamente reprovados.

1.26. Alega a infração administrativa continuada com o propósito de reduzir a discricionariedade do poder público e garantir que o uso do poder disciplinar seja dado da forma mais justa possível, informando que foi inserido no artigo do texto constitucional a seguinte previsão legal: aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes. Afirma que o que vê é uma preocupação do Estado em trazer o processo administrativo para o campo dos valores e princípios constitucionalmente defendidos e deflagrados. E considerando a proximidade no tratamento do ilícito administrativo e do ilícito penal, há institutos que migram entre as duas linguagens e compõe o entendimento dos tribunais, como é com a infração administrativa continuada. Nesta linha, transcreve julgado do Superior Tribunal de Justiça.

1.27. Argumenta que havendo todos os Autos de Infração decorrido de uma mesma inspeção, na qual ainda se lavrou Autos diversos para infrações da mesma espécie, fica ressaltada a aplicabilidade do conceito de infração administrativa continuada. Com isso, protesta pela nulidade dos Autos de Infração, que deveriam concentrar os ilícitos de mesma natureza em uma única autuação; uma para cada aeronave. Devendo a determinação do artigo 10 da Resolução nº 25/2008 da ANAC ser interpretada com atenção a todo esse arcabouço legal que decorre de prerrogativas constitucionais.

1.28. Protesta pelo reconhecimento da infração continuada para que haja julgamento de um único Auto de Infração para cada aeronave, bem como requer que a conduta praticada seja mensurada dentro de sua baixa lesividade.

1.29. Acrescenta que por se tratar de prestação de pulverização agrícola, os voos procedidos ficaram adstritos às usinas contratantes, todo combustível das aeronaves foi fornecido pelas mesmas usinas, e a natureza do trabalho permaneceu inalterada (serviço agrícola). Afirma que esse cenário favoreceu a negligência no preenchimento de alguns campos dos Diários de Bordo como: trecho; combustível; natureza(...) Já em outros campos, como decolagem e pouso, apesar do não preenchimento individualizado, foi computada nos Diários de Bordo o total de horas de voo, preservando a integridade da jornada de trabalho e o tempo de manutenção das aeronaves, garantindo a segurança dos voos.

1.30. Afirma que em nenhum momento houve interesse em inobservar os preceitos legais, em nenhum momento houve desatenção real com as normas de segurança, bem como também não houve má-fé que remetesse à errônea complementação dos Diários; o que se tem é um erro formal.

1.31. Pedir:

- (a) Nulidade dos Autos de Infração pela punição repetitiva da mesma espécie de conduta, inobservando o princípio da legalidade, da proporcionalidade, e da doutrina legal do *non bis in idem*;
- (b) Nulidade dos Autos de Infração por se tratar de Infração Administrativa Continuada, não sendo legalmente aceitável a formalização de dezenas de Autos de Infração decorrentes da mesma espécie de infração constatada em uma mesma inspeção;
- (c) Alternativamente, nulidade dos Autos de Infração com confecção de novos autos, um para cada aeronave, dando origem a apenas 04 (quatro) Autos de Infração, reunidos como uma única prática tipificada.

1.32. Junto aos Recursos consta AR que informa o recebimento, em 24/10/2013, na ANAC de documentação referente aos Autos de Infração nº 11.267 a 11.362.

1.33. Constam os envelopes de encaminhamento dos Recursos.

1.34. Consta a terceira alteração contratual da sociedade empresária limitada denominada

"AVIAÇÃO AGRÍCOLA OTTOBONILTDA".

- 1.35. Em 25/11/2016, o setor competente para proferir decisão em Segunda Instância Administrativa, em uma primeira análise dos autos e do recurso, converteu o processo em Diligência, sendo informado que da análise de primeira instância havia ficado registrado que a parte interessada manteve-se silente, mesmo após ter sido regularmente cientificada quanto à infração que lhe fora imputada, não apresentando, portanto, defesa.
- 1.36. Foi acrescentado que a recorrente insurgindo-se quanto à imputação da infração assim como quanto à sua manutenção em decisão de primeira instância, em recurso alega que apresentou tempestivamente defesa pertinente ao caso e que esta não foi levada em consideração pela Agência. Informa que não consta dos autos do processo o documento referenciado pela recorrente. Porém, consta, anexo aos Recursos, comprovante de entrega da referida defesa: cópia do A.R (Aviso de Recebimento) com postagem datada de 22/10/2013, portanto, dentro dos 20 (vinte) dias estabelecidos para oferecimento de defesa quanto à notificação recebida em 04/10/2013.
- 1.37. Foi juntada aos autos a cópia do SIGAD nº 00065.152228/2013-52, que indica o protocolo da defesa do interessado Sr. Luiz Ottoni.
- 1.38. Dessa maneira, diante da incerteza quanto aos fatos, tendo em vista da necessidade de esclarecimento e visando a garantir o exercício da ampla defesa e do contraditório, bem como a Justiça na decisão administrativa, requereu-se que o setor competente anexasse aos autos, caso possuísse, o documento que a recorrente alega em recurso ter enviado a título de defesa nos processos, devidamente protocolado pela ANAC, de modo que se pudesse comprovar a data de seu recebimento por esta Agência.
- 1.39. O setor de primeira instância administrativa respondeu a Diligência por meio de Despachos, nos quais informou que foram feitas buscas nos arquivos da unidade, bem como nos sistemas de gestão de documentos da ANAC, a fim de localizar a defesa que a recorrente alega em sede de recurso ter enviado à ANAC, **sem sucesso**.
- 1.40. Em 10/10/2017 (SEI 1144292 e 1144490), por precaução, decidiu-se por anular a decisão de primeira instância anteriormente exarada e por retornar os processos ao setor de origem – Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), de forma que este viesse a notificar a interessada para que, se assim desejasse, apresentasse a defesa alegada, concedendo-lhe prazo de 20 (vinte dias) para apresentar suas alegações.
- 1.41. O interessado foi notificado da Decisão de Segunda Instância em 26/10/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1220399).
- 1.42. Não havendo registro de manifestação do interessado dentro do prazo concedido, o setor competente, em 05/02/2018 (SEI nº 1488717 e SEI nº 1495774), decidiu pela aplicação de sanção pecuniária na forma de multa pelo valor mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) por cada uma das 96 (noventa e seis) infrações, somando R\$ 384.000,00 (trezentos e oitenta e quatro mil reais).
- 1.43. Não identificou nos autos qualquer condição agravante. Verificou condição atenuante na previsão do art. 22, § 1º, inc. I, Res. ANAC 25/2008.
- 1.44. Convalidou vícios acerca das datas constantes no Auto de Infração nº 11278/2013/SSO, considerando 05/03/2009 como correta para a linha 02 da página 34 do Diário de Bordo 01/PT-GDH/03 [00065.139325/2013-50] e no Auto de Infração nº 11354/2013/SSO, considerando 29/08/2009 como correta para a linha 06 da página 04 do Diário de Bordo 01/PT-EDU/07 [00065.138731/2013-03], com fundamento no art. 7º, § 1º, inc. VI, da IN ANAC 08/2008 e art. 55, Lei 9.784/1999.
- 1.45. Foram juntados aos autos Parecer nº 38/2016/PF-ANP/PGF/AGU (SEI nº 1495698), extrato do SIGEC (SEI nº 1494373) e Portaria ANAC nº 1810/SSO (SEI nº 1494513).
- 1.46. Notificado da decisão de primeira instância em 20/02/2018, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1652985), o interessado apresentou Recurso (SEI nº 1621003), que foi recebido em 15/03/2018, no qual reitera parte das alegações do Recurso anterior.
- 1.47. Junto ao Recurso apresentou a Notificação nº 1922(SEI)/2017ASJIN-ANAC e a Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 144/2017.
- 1.48. Consta envelope de encaminhamento do Recurso (SEI nº 1622722).
- 1.49. Em 21/03/2020, conforme consta do Parecer nº 210/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 4130079), identificou-se a necessidade de convalidação dos Autos de Infração citados na Tabela 1 deste Parecer, modificando o enquadramento para o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 137.521 (a), (j) e (k) do RBAC 137, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. Verificou-se ainda a possibilidade de afastamento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.
- 1.50. Assim, em 25/03/2020 (SEI 4165590), decidiu-se pela convalidação dos autos de infração citados na Tabela 1, modificando o enquadramento para o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 137.521 (a), (j) e (k) do RBAC 137, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 e por notificar o Recorrente ante a possibilidade de agravamento da pena para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para cada uma das 96 irregularidades, totalizando o valor de R\$ 672.000,00 (seiscentos e setenta e dois mil reais), em função da possibilidade de afastamento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, de forma que o mesmo, se assim desejasse, viesse a formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99 e o §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.
- 1.51. Em 31/05/2020 foi exarado o Ofício nº 4633/2020/ASJIN-ANAC (SEI 4391079) comunicando o interessado acerca da abertura de prazo para manifestação quanto a convalidação dos Autos de Infração listados na tabela 1 e da possibilidade de agravamento da penalidade aplicada. A notificação foi recebida pelo interessado em 05/06/2020 conforme faz prova o AR SEI 4469463.
- 1.52. Em 14/08/2020 lavrou-se Despacho acerca da não concretização da previsão de vigência da suspensão dos prazos processuais, até 31/12/2020, em razão da perda de eficácia da Medida Provisória 928/2020. Assim, visando a regularidade processual, bem como em respeito à ampla defesa e ao contraditório, expediu-se nova Notificação (Ofício nº 7726/2020/ASJIN-ANAC - SEI 4654303) reabrindo-se o prazo integral para manifestação do interessado. Diante da demora no retorno do Aviso de Recebimento, expediu-se nova comunicação ao interessado, Ofício nº 10136/2020/ASJIN-ANAC (SEI 4849529), em 02/10/2020. Posteriormente retornou o AR confirmando o recebimento do Ofício nº 7726/2020, acostado aos autos sob o número SEI 4892201.
- 1.53. Devidamente notificado o interessado, esgotado o prazo concedido para manifestação, retornaram os autos para Decisão em segunda instância.
- 1.54. Era o que se tinha a relatar.

2. PRELIMINARES

- 2.1. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo, pois, o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

3. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

- 3.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - As infrações foram capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA).
- 3.2. O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) assim dispõe:

CBA
TÍTULO V
Da Tripulação
(...)
CAPÍTULO III
Do Comandante de Aeronave
(...)

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explodador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

(...)

3.3. Destaca-se que a Autuada é a Aviação Agrícola Otoboni Ltda. Nas páginas de diário de bordo é indicada a categoria de registro SAE. Em seu Recurso o interessado informa que por se tratar de prestação de pulverização agrícola, os voos procedidos ficaram adstritos às usinas contratantes, todo combustível das aeronaves foi fornecido pelas mesmas usinas, e a natureza do trabalho permaneceu inalterada (serviço agrícola). Diante de tais informações, é possível depreender que as aeronaves envolvidas estavam sendo utilizadas para a realização de serviço aéreo especializado (SAE), na modalidade aeroagrícola, o que acarreta na aplicabilidade do previsto no RBAC 137 para as operações das aeronaves.

3.4. A respeito do Diário de Bordo, no RBAC 137 é previsto que:

RBAC 137

137.521 Diário de bordo

(a) Os operadores aeroagrícolas devem utilizar diário de bordo conforme modelo do apêndice A deste Regulamento, ou podem utilizar outro modelo, desde que contenha, no mínimo, as mesmas informações do modelo proposto no apêndice A deste Regulamento.

(...)

(j) No caso de aplicações aeroagrícolas, os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 7.183, de 5 de abril de 1984 (Lei do Aeronauta), os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.

(k) Os dados devem ser registrados pelo piloto no diário de bordo imediatamente após o término da operação.

(...)

3.5. Conforme verificado anteriormente, no art. 172 do CBA é previsto que no Diário de Bordo as informações exigidas devem ser indicadas para cada voo. No entanto, no item 137.521(j) do RBAC 137 é previsto que para operações aeroagrícolas os dados referentes a uma jornada de trabalho podem ser registrados em uma única linha do Diário de Bordo, no caso de interrupção da jornada, os dados devem ser registrados em linha separadas. Além disso, no item 137.521(k) do RBAC 137 é previsto que os dados devem ser registrados pelo piloto no Diário de Bordo imediatamente após o término da operação.

3.6. Destaca-se, ainda, que no item 137.521(a) do RBAC 137 é previsto que o operadores aeroagrícolas devem utilizar diário de bordo que contenha as informações previstas.

3.7. Assim, de acordo com os autos, o interessado foi autuado pela falta de preenchimento de dados em campos do Diário de Bordo das aeronaves em diferentes ocasiões, conforme os dados apresentados na tabela que inaugura o presente documento.

3.8. A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo agente competente para proferir decisão, confirmou a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização, restando configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao que estabelece a alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c art. 172 do CBA c/c itens 137.521 (a), (j) e (k) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 137.

3.9. **Das razões recursais** - O interessado interpôs recurso tempestivo nesta Agência, oportunidade em que alega a ocorrência de *bis in idem* nas autuações promovidas. Alega que todos os Autos de Infração possuem a mesma capitulação, sendo ela o art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565/86. Afirma que faz-se repetitivo também o histórico das autuações, que apontam sempre como causa a ausência de determinados preenchimentos no Diário de Bordo de quatro aeronaves.

3.10. Segundo as alegações recursais, não se trata de diversas infrações distintas que foram desmembradas em dezenas de Autos de Infração. Afirma que trata-se de uma única conduta tipificada que fora reiteradamente aplicada na produção de uma série de Autos de Infração, provocando a repetição da pena de multa sob a ótica de um único fato gerador, atentando contra o princípio do *non bis in idem*.

3.11. Informa o interessado que, no momento da diligência realizada pela Superintendência de Segurança Operacional - SSO para emissão da Certificação de Operação Agrícola (COA), foi constatado o preenchimento indevido dos Diários de Bordo de quatro aeronaves e, tratando-se de uma única conduta irregular, não mais que quatro Autos de Infração poderiam ser produzidos.

3.12. Alega que em uma única inspeção criar um Auto de Infração para cada dia de preenchimento equivocado dos Diários de Bordo, com base sempre na mesma falha praticada, é *bis in idem*, prática contrária a princípios constitucionais de legalidade e proporcionalidade. Afirma que uma primeira sanção já foi sofrida e não se pode aplicar outra pelo mesmo fato, partindo do mesmo momento de apuração.

3.13. Acerca de tais alegações, corroboro integralmente com os fundamentos trazidos pela análise realizada em sede de primeira instância conforme documento SEI 1488717 a qual conclui que "*Com relação ao aspecto processual, o caso em tela não promove nova decisão sobre mesmo sujeito, fato e fundamento. O que se tem é a contabilização de 96 (noventa e seis) infrações a serem decididas em um mesmo momento, em um mesmo processo.*"

3.14. Em adição, a respeito do argumento de *bis in idem*, cabem alguns destaques.

3.15. Importante registrar que o princípio de vedação ao *bis in idem* não possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988.

3.16. Não se pode afirmar que a garantia do *non bis in idem* impossibilite o legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

[...] o princípio do non bis in idem, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.

3.17. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Herald Garcia. A Sanção no Direito Administrativo. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115) Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

3.18. Em linhas gerais, o princípio invocado prega que ninguém pode ser julgado duas vezes pelo mesmo fato delituoso, aproveitando-se do conceito aplicável ao direito penal. ANDRÉ ESTEFAM trata o princípio do *ne bis in idem* como uma vedação da dupla incriminação do réu, de modo que ninguém pode ser processado ou condenado mais de uma vez pelo mesmo fato. O referido autor refere que, na instauração de um processo por um delito idêntico a um fato anterior, há a caracterização do instituto da litispendência. [ESTEFAM, André. **Direito Penal, volume I**. São Paulo: Editora Saraiva, 2010.]

3.19. Trazendo o conceito para o campo específico, direito administrativo, assim como no Penal, o *non bis in idem* se refere à proibição de que um órgão administrativo faça a aplicação de mais de uma penalidade (sanção) por um mesmo ato praticado. É dizer: um determinado órgão pertencente à Administração Pública não pode aplicar mais de uma sanção **dentro do mesmo processo administrativo, referente a um mesmo fato**.

3.20. Saboya complementa que o princípio do *ne bis in idem*, sobretudo, a partir do século XX, sob uma dúplice vertente: de um lado, um princípio de natureza processual, proibitivo de renovação de processos ou julgamentos **pelos mesmos fatos**; por outro lado, um princípio de direito material, segundo o qual ninguém deve ser apenado mais de uma vez pelos mesmos fatos. [SABOYA, Keity Mara Ferreira de Souza e. *Ne bis in idem*, história, teorias e perspectivas. Natal: Lumen Iuris, 2015. Sítio da internet: <http://www.stf.jus.br/portal/principal/principal.asp>]

3.21. Notemos, portanto, que o princípio invocado tem aderência apenas quando estamos tratando de a mesma conduta do agente (fato) estar sendo sancionada mais de uma vez. Resta, portanto, aferirmos se é caso.

3.22. É o entendimento desta ASJIN que deixar de registrar as informações exigidas de cada etapa de voo no diário de bordo da aeronave configura-se um ato infracional autônomo e o número de infrações deve corresponder ao número de etapas de voo já que a ausência de informações acerca de cada uma dessas etapas pode representar risco para a operação. A obrigatoriedade do preenchimento do Diário de Bordo para cada voo realizado é expressa no CBA, conforme redação do artigo 172 anteriormente citado.

3.23. Assim, pelo fato de se tratarem de processos e autos de infração lavrados por fatos distintos entre si, não há que se falar em *bis in idem*. Diante do contexto em análise, importante notar que os fatos apurados nos autos são distintos entre si: voos diferentes, praticados com aeronaves diferentes e em datas e horários distintos.

3.24. Isso dito, não prospera a argumentação de incidência de *bis in idem*.

3.25. Quanto a alegação de "mudança de conduta após orientação da SSO" verifica-se que tal alegação já havia sido devidamente afastada pelo analista do setor responsável pela decisão em primeira instância como se observa do excerto a seguir:

Em apertada síntese, a autuada informa que após a inspeção pelos agentes da autoridade de aviação civil brasileira "readequou o preenchimento dos Diários de Bordo, atendendo com correção a forma prevista e exigida pelo referido órgão", sendo que "tal mudança não seria tão tardia caso inspeções anteriores tivessem alertado sobre o preenchimento incorreto", para ao fim declarar:

" Não se trata de nos eximir do conhecimento da Lei para justificar um erro; trata-se de alçar um meio para evidenciar nosso interesse em cumprir com o legalmente determinado, inexistindo má-fé na prática dos atos administrativamente reprovados [sic]."

Quanto a alegação de que inspeções anteriores não alertaram sobre o preenchimento do diário de bordo, nada se pode afirmar. A autuada não fez prova de que tenha exibido documentos anteriormente com as imprecisões que ora lhe são imputadas e tenha obtido aprovação para os mesmos.

Em outra leitura, a autuada, ao afirmar que "readequou o preenchimento dos Diários de Bordo, atendendo com correção a forma prevista e exigida pelo referido órgão", **faz confissão da prática ilícita**, ainda que por culpa in vigilando.

3.26. Dito isto, a adequação aos preceitos normativos se presta então à conformidade do regulado evitando autuações futuras e denotando a efetividade das ações de fiscalização. Entretanto, tal mudança de conduta após a autuação e instauração do processo administrativo sancionatório não elide a infração cometida, uma vez que já consumada. A sanção administrativa, além de educar, o que parecer ter surtido o efeito desejado no caso, também busca punir a conduta ilegal já praticada. A adequação da conduta pode servir apenas ao abrandamento da pena em sua dosimetria, o que será analisado adiante.

3.27. Assim, não deve prosperar tal alegação.

3.28. Importante ressaltar que em 12/06/2020, com a edição da Resolução ANAC nº 566, foi regulamentada no âmbito de atuação desta Agência Reguladora a aplicação dos critérios para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada, conforme se verifica do art. 37-A incluído pela citada Resolução, reproduzido a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Seção IX-A

Da Infração Administrativa de Natureza Continuada

(Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

3.29. Da análise dos autos é possível observar que, ainda que tenham sido lavrados diversos autos de infração e autuados diferentes processos, o que se mostra correto por tratarem de infrações distintas, verifica-se que todos foram originados da mesma atividade de inspeção periódica realizada na empresa Aviação Agrícola Otoboni Ltda. Assim, ainda que resultem em infrações autônomas, os fatos imputados se adequam ao conceito trazido pela Resolução ANAC 566/2020 por configurarem infrações administrativas de natureza idêntica, sendo apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória e caracterizando assim, infrações administrativas de natureza continuada.

3.30. Entretanto, diferente do que foi pleiteado pelo interessado em seu recurso, as regras de aplicação não contemplam a aplicação de uma única multa por aeronave, de forma que serão obedecidos os preceitos do art. 37-B da Resolução ANAC 472/2018, melhor descritos a seguir, quando serão tratados os critérios de dosimetria de aplicação da sanção.

3.31. Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso e não lograram afastar as práticas infracionais atribuídas ao interessado, as quais restaram configuradas nos termos aferidos pela fiscalização.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

4.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a propriedade do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O CBA dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, o art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018 dispõe que o valor da multa será aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos seus anexos, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica, o que não se aplica ao caso, sendo que as infrações ao art. 302, III, "e", do CBA (Anexo II) têm previsão de penalidade pecuniária de multa na seguinte dosimetria: R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo; R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário; e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

4.2. Nos presentes casos, a DCI aplicou a pena de multa no patamar mínimo por entender que não há circunstâncias agravantes a considerar, sendo aplicáveis as circunstâncias atenuantes relacionadas à inexistência de aplicação de penalidades no último ano e ao reconhecimento da prática infracional.

4.3. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época da Decisão em primeira instância, ("o reconhecimento da prática da infração"), atualmente prevista artigo 36, §1º, inc. I da Res. 472/2018, entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil. Em um primeiro momento vislumbrou-se a possibilidade de afastamento de tal circunstância, tendo sido o interessado devidamente notificado acerca de tal possibilidade. Ocorre que, em melhor análise, verifica-se que os pedidos de nulidade impetrados em recurso referem-se a contestação da quantidade de multas aplicadas e não a inexistência do fato ou mesmo a não caracterização destes como infração. De fato, deve ser observado o que consta da Súmula Administrativa nº 001/2019 da ANAC, conforme exposto a seguir.

A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração" é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

4.4. Entretanto, não enxergo nos argumentos recursais, no presente caso, contradição com o reconhecimento da prática. O recurso chega a explicitar em dado momento: "Não se trata de nos eximir do conhecimento da Lei para justificar um erro; trata-se de alçar um meio para evidenciar nosso interesse em cumprir com o legalmente determinado, inexistindo má-fé na prática dos atos administrativamente reprovados" de forma que corrobora com o apontamento de tal circunstância conforme sugere o analista de primeira instância, devendo ser computada a incidência da circunstância atenuante.

4.5. Entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista anteriormente no artigo 22, § 1º, inciso II da Res. 25/2008 e atualmente no art. 36, §1º, inc. II da Res. 472/2018.

4.6. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano") da Res. 25/2008, atualmente "a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento" da Res. 472/2018, é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano anterior às infrações ora analisadas.

4.7. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, anexada quando da análise em primeira instância (SEI 1494373), ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, devendo ser considerada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

4.8. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou no §2º do art. 36 da Res. 472/2018.

4.9. Considerando a caracterização da natureza continuada das infrações, a sanção a ser

aplicada deverá observar o disposto no art. 37-B da Res. 472/2018 que traz:

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

(Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências/f

Em que a variável "f" assume um dos seguintes valores:

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f3 = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável "f" a ser aplicada.

4.10. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa de **RS 384.000,00 (trezentos e oitenta e quatro mil reais)**, temos que apontar a sua regularidade, por estar dentro dos limites impostos, à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08. Entretanto, considerando as alterações trazidas pela Res. 566 de 12/06/2020 que, conforme seu art. 2º "entra em vigor em 1º de julho de 2020 e terá aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo, na forma do art. 49 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, entende-se pela reforma desse valor nos termos a seguir.

4.11. Considerando-se a incidência das circunstâncias atenuantes de reconhecimento da prática da infração e de inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento e considerando-se a inexistência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, o fator f foi calculado em 2,15, resultando no seguinte valor de multa: **RS 58.490,41 (cinquenta e oito mil quatrocentos e noventa reais e quarenta e um centavos)**.

5. CONCLUSÃO

5.1. Pelo exposto, om base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- por **CONHECER DO RECURSO E DAR-LHE PROVIMENTO PARCIAL, REFORMANDO-SE**, a decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, reduzindo a multa aplicada para o valor de **RS 58.490,41 (cinquenta e oito mil quatrocentos e noventa reais e quarenta e um centavos)**, no qual consiste o crédito de multa 663.003/18-0, pelas infrações descritas nos Autos de Infração constantes da "Tabela 1 - Marcos Processuais" no início do presente documento, que deram início aos processos administrativos anexados ao presente processo administrativo sancionatório de nº 00065.138419/2013-10.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências necessárias.

Publique-se.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPÉ 1467237


Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 08/03/2021, às 11:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5136033** e o código CRC **CA3D5EEF**.

 **SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS**
 Atalhos do Sistema: Usuário: tarcisio.barros

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: AVIACAO AGRICOLA OTTOBONI LTDA Nº ANAC: 30000018759
 CNPJ/CPF: 04406519000125 CADIN: Sim
 Div. Ativa: Sim - EF Tipo Usuário: Integral UF: SP

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<u>663003180</u>	11331/2013	00065.138419/2013	24/05/2021	04/09/2013	R\$ 58 490,41		0,00	0,00		DC2	58 490,41
Totais em 09/04/2021 (em reais):						58 490,41		0,00	0,00			58 490,41

Legenda do Campo Situação

- | | |
|---|---|
| <p>AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA
 AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
 CA - CANCELADO
 CAN - CANCELADO
 CAN-P - PRESCRIÇÃO PUNITIVA
 CD - CADIN
 CP - CRÉDITO À PROCURADORIA
 DA - DÍVIDA ATIVA
 DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA
 DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA
 DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA
 DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA
 DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA
 EF - EXECUÇÃO FISCAL
 GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL
 GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
 IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA
 INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA
 IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO
 IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO
 ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
 ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO
 ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
 PC - PARCELADO</p> | <p>PG - QUITADO
 PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM RE
 PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
 PU - PUNIDO
 PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA
 PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA
 PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA
 RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
 RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
 RE - RECURSO
 RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA
 RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSI
 RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
 RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSI
 REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
 RS - RECURSO SUPERIOR
 RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
 RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE
 RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTER
 RVT - REVISTO
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDI
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI
 SUS-P - PRESCRIÇÃO EXECUTÓRIA
 SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENT</p> |
|---|---|

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]